

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2024년 12월 16일
감 수 이호춘 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스	01	건화물선	04	컨테이너선	15
탱커선	17	중고선	21	주요 해운지표	24

건화물선 케이프선 운임은 전주 대비 17.9% 하락한 11,489달러/일 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 128p 상승한 2,384p를 기록

탱커선 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 3.7p 하락한 39.7p를 기록

황수진 해운시장연구실장 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

류희영 해운경영금융연구실장 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최영재 연구원 / cyj17@kmi.re.kr | 051-797-4608

최건우 해운정책연구실장 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

김병주 전문연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

하파로이드, 친환경 연료 부족으로 선속 감소 예상

- ▶ 하파로이드 CEO 롤프 하펜 안센(Rolf Habben Jansen)은 친환경 연료 부족이 예상됨에 따라 친환경 규제 목표를 충족하기 위해 컨테이너선 운송 속도를 늦춰야 할 것이라고 언급함
 - 안센은 향후 5~10년 동안 연료 가용성 제한으로 인해 큰 변화가 있을 것이며, 지금부터 2030년까지 네트워크를 더 효율적으로 향상시킬 방법을 모색해야 한다고 밝힘
 - 또한 만약 우리가 전체 선대의 운항 속도를 평균 약 3노트 줄인다면, 전체 배출량의 20% 이상을 절감할 수 있을 것이라고 덧붙임
- ▶ 하파로이드는 내년 머스크와의 Gemini 협력을 위해 서비스 개편을 준비하고 있으며 허브 앤 스포크 모델로 선박 활용도를 높일 것이라고 밝힘
 - 안센은 허브 앤 스포크 모델을 통해 선박의 운항 속도를 최적화하여 선박의 평균 운항 속도를 감속할 수 있을 것이라고 언급함
 - 또한 하파로이드가 사용중인 선박대비 더 큰 선박을 도입하면, 단위당 비용과 TEU당 배출량을 줄일 수 있을 것이라고 밝힘

자료: <https://www.loydslist.com/LL1151767/Boxships-will-slow-down-towards-2030-amid-green-fuel-shortage-say-s-Habben-Jansen>

최건우 부연구위원

051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

머스크, 유럽 전자상거래 서비스 범위 확대

- ▶ 머스크는 프랑스 북부 Denain에 위치한 새로운 대규모 물류창고 운영을 시작했으며, 이를 통해 아마존의 유럽지역 물류 서비스를 제공할 예정임
 - 머스크는 75,000㎡ 규모의 시설에 대한 고객 정보를 공개하지 않았지만, 아마존은 프랑스 언론을 통해 이 물류창고의 초기 주요 고객임을 인정함
 - 새로운 시설은 브뤼셀에서 109km, 파리에서 198km 떨어진 프랑스 Lille시 인근에 위치하고 있으며, 프랑스와 벨기에를 잇는 주요 내륙 교통로인 셸트강 유역에 위치함
- ▶ 머스크는 이번 Denain 물류창고의 가동으로 유럽 15개국에서 창고 및 유통 서비스를 제공하며, 이 모든 서비스는 머스크의 글로벌 네트워크에 연결되어 있다고 밝힘
 - 머스크는 2017년 통합 전략을 시작한 이후, 글로벌 전자상거래 및 계약 물류 분야에서 전략적 인수를 통해 End to End 공급망의 약점을 보완하며 화주와 직접 거래 점유율을 늘리기 위해 노력해 왔음
 - 한편 머스크 CEO 빈센트 클릭(Vincent Clerc)은 계약 물류, 창고 및 유통 사업의 재무 실적이 개선되고 있지만 여전히 성과는 실망스러운 수준에 머물러 있다고 밝힘

자료: <https://www.joc.com/article/new-maersk-warehouse-in-france-expands-european-e-commerce-coverage-5903490>

김병주 전문연구원

051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

중국, 11월 철광석 수입량 감소

- ▶ 동절기가 시작됨에 따라 중국 북부 지역의 건설 작업이 중단되는 등 철강 수요가 감소하였고, 중국의 11월 철광석 수입량은 중국 세관 데이터에 따르면 전월 대비 약 1.91% 감소한 1억 186만 톤을 기록하였음
 - 이에 대해 원자재 및 해운 중개업체인 FIS 측은 올해 초 철광석 선적량이 급증한 이후 광산업체들이 연간 목표 달성을 위해 철광석 출하량을 늘려야 한다는 압박이 줄어들면서 감소했다고 언급하였음
 - 컨설팅 업체 호라이즌 인사이트(Horizon Insights)는 일부 광산업체들이 연간 목표를 달성하기 위해 철광석 출하량을 확대하게 되면 중국의 12월 철광석 수입량이 증가할 가능성이 있다고 전망하였음
- ▶ 중국의 11월 철강 수출량은 928만 톤으로, 2023년 11월에 대비해서는 약 15.9% 증가한 수치이지만 9년 만의 최고치를 기록했던 2024년 10월 수출량 1,118만 톤보다는 약 17% 감소한 것으로 나타났음
 - 2024년 1월~11월 중국의 철강 수출량은 2023년 1월~11월 수출량 대비 약 22.6% 증가한 1억 1,150만 톤이며, 이는 중국의 2023년 전체 철강 수출량인 9,026만 톤보다 약 12% 더 많은 수치임
 - 이에 대해 호라이즌 인사이트 측은 미국이 부과할 관세에 대한 우려로 인해 급하게 선적이 이루어지면서 11월 철강 수출량이 높은 수준을 유지했으며 올해 전체 수출량은 사상 최고치를 경신할 것이라고 덧붙임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-nov-iron-ore-imports-drop-on-expectation-of-weak-seasonal-demand/>
최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

건화물선 시장, 미국의 관세 인상으로 수요 증가 전망

- ▶ 미국은 2025년 1월 20일부터 캐나다와 멕시코에서 수입하는 상품에는 관세 25%를 부과하고, 중국 상품에 대해서는 추가로 관세를 10% 인상할 것이라 발표했으며, 향후 추가 관세 조치의 가능성도 존재함
 - 이에 대해 해운컨설팅업체 드류리(Drewry)는 캐나다산 비료 대신 러시아 또는 이스라엘산 비료를 수입하고, 캐나다와 멕시코 철강 대신 브라질, 한국, 일본산 철강으로 수입을 대체할 수 있다고 지적함
 - 이러한 수입 대체가 발생하면 해당 화물을 운송하는 건화물선의 운항 거리가 늘어나 건화물선 수요가 확대될 것으로 예상되며, 특히 파나막스선과 수프라막스선 수요가 증가할 가능성이 있다고 평가함
- ▶ 미국 GDP 대비 중국 GDP의 비율이 감소하고 있으며 미국과 중국 간의 GDP 대비 투자율 격차 역시 감소하는 등 중국에 집중되었던 투자가 점차 미국으로 이동하는 글로벌 경제의 재조정이 진행되고 있음
 - 미국에 대한 투자가 증가함에 따라 미국의 건화물 무역은 증가하는 반면 중국의 건화물 무역은 감소하는 추세를 보이는 가운데, 미국의 투자 확대로 건화물 무역에서 미국의 역할이 확대될 것으로 보임
 - 관세, 무역, 통화정책 간 상호작용이 향후 미국 경제와 전 세계 건화물 무역을 결정할 것이며, 단기적으로는 미국이 유리할 것이나 국제 무역에 대한 광범위한 영향은 여전히 지켜볼 필요가 있다고 강조함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-plans-major-trade-tariffs-potential-impacts-on-dry-bulk-and-shifting-trade-patterns/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

경유 시장, 유럽 정제시설 폐쇄로 2025년 수급 개선 전망

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 전 세계적인 청정 연료 전환 추세로 약세를 보이는 전 세계 경유 시장의 구조적 하방 압력은 2025년에 유럽과 미국의 정제시설 폐쇄로 인해 다소 상쇄될 전망이다 보도함
 - 로이터 통신 측은 추정에 따르면, 수익 악화에 대응하여 유럽 및 미국의 약 100만 배럴/일 규모의 정제시설이 영구적으로 폐쇄될 것으로 전망되나 전 세계 경유 수요는 소폭 증가할 것으로 예상됨
 - 에너지 컨설팅 업체인 애너지 애스팩츠(Energy Aspects) 또한 정제시설 폐쇄와 함께 낮은 포워드(forward) 마진 및 경유 수요의 소폭 반등으로 2025년 유럽 경유 가격은 긍정적일 것이라고 밝혔음
- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 중국을 비롯한 전 세계의 청정 및 재생가능 연료 자동차로의 전환 추세로 2024년 경유 수요가 약 180,000 배럴/일 감소하였으나, 2025년에는 약 95,000 배럴/일 증가할 것으로 전망함
 - 로이터 통신 측은 2025년 5월에 시행될 것으로 예정된 지중해 해역의 배출 통제 구역(ECA) 지정으로 인한 해상 연료유 전환으로 경유 수요가 약 50,000 배럴/일 증가할 것이라고 예상된다고 보도하였음
 - 유럽의 정제시설 폐쇄로 유럽으로 수출하는 아시아 정유소들은 혜택을 받을 것이라 보이지만, 중국, 인도 등에 약 80만 배럴/일 이상의 정제시설이 신설됨에 따라 정제마진은 약세를 보일 것으로 전망함

자료: <https://www.reuters.com/markets/commodities/global-diesel-prices-rely-refinery-closures-support-2025-2024-12-12/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

OPEC, 2024년 및 2025년 석유 수요 전망 하향 조정

- ▶ 석유수출국기구(OPEC)는 2024년 전 세계 석유 수요 성장 전망치를 지난달 대비 21만 배럴/일 하향 조정하여 약 160만 배럴/일로 수정하였으며, 2025년 전망치 역시 9만 배럴/일 감소한 140만 배럴/일로 수정함
 - 석유수출국기구에 따르면 2024년 OECD 회원국들의 석유 수요 성장 전망치는 약 10만 배럴/일로 나타났으며 2025년 OECD 회원국들의 석유 수요 성장 전망치 역시 약 10만 배럴/일로 나타났음
 - OECD 회원국 외의 국가들의 2024년 석유 수요 성장 전망치는 약 150만 배럴/일로 전망하였으며 2025년 석유 수요 전망치는 약 130만 배럴/일로 나타나, 약 20만 배럴/일 감소할 것으로 예상함
- ▶ 석유수출국기구는 또한 전 세계 석유 공급이 OPEC+ 회원국이 아닌 미국과 캐나다를 중심으로 성장할 것으로 전망하였으며, OPEC+는 천연가스액(NGL) 등의 생산량 확대에 초점을 두고 있다고 예상하였음
 - 미국, 캐나다 등 OPEC+외의 국가들의 2024년 석유 공급 증가 전망치는 전월 대비 소폭 증가한 약 130만 배럴/일로 전망하였으며, 2025년 전망치는 전월과 동일한 약 110만 배럴/일로 예상하였음
 - OPEC+의 11월 원유 생산량은 전월 대비 32만 배럴/일 증가한 4,067만 배럴/일이라고 보고했으며, 천연가스액 등의 공급량은 2024년 10만 배럴/일, 2025년 8만 배럴/일 증가할 것으로 전망하였음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/opec-reduces-2024-2025-oil-demand-growth-forecasts/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



2. 건화물선

황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	12월 2주					
	주간평균운임	전주대비차이		'25년 1월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	11,489	▼ -2,509	-17.9 %	10,602	▼ -1,174	-10.0 %
파나막스선 5TC (달러/일)	9,405	▲ 162	1.7 %	8,879	▼ -474	-5.1 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,150	▼ -184	-1.8 %	8,859	▼ -52	-0.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 혼조

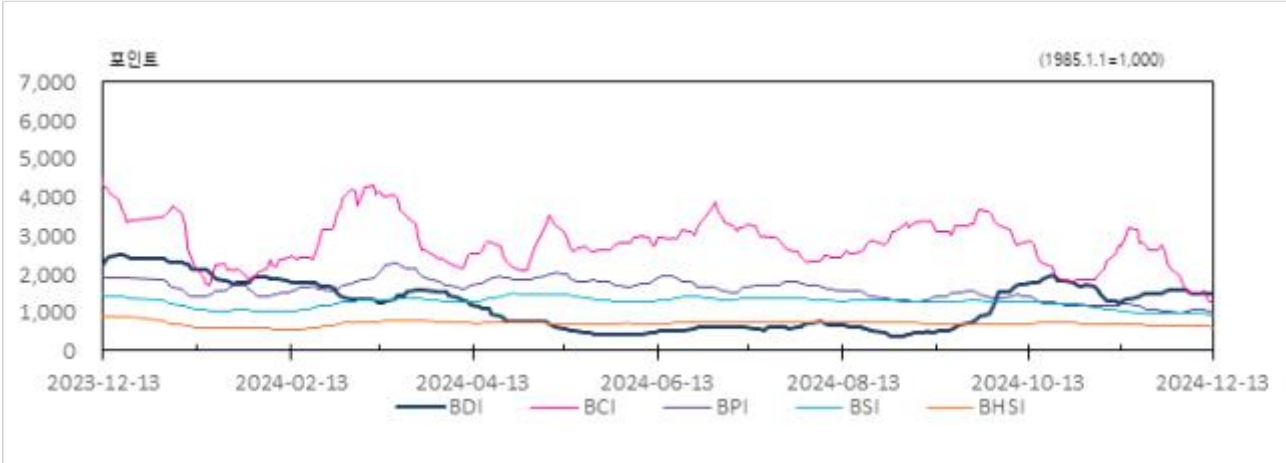


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

(운임지수: 포인트, 선형별 운임: 달러/일, 1년 용선료: 달러/일, 선형별 운임 평가치: 달러/일)

		12월 2주	전주 대비	2023년			2022년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,107	▼ -101	530	3,346	1,378	965	3,369	1,934
	케이프(5TC)	11,489	▼ -2,509	2,246	21,814	11,848	2,505	38,169	16,177
	파나마스(5TC)	9,405	▲ 162	7,277	16,669	12,276	10,956	30,746	20,736
	수프라막스(10TC)	10,150	▼ -184	6,874	14,703	10,928	11,685	33,366	22,152
	핸디(7TC)	11,321	▼ -395	7,763	12,703	10,317	11,941	32,166	21,337
1년 용선료	케이프	18,850	▼ -150	13,750	25,125	17,161	12,250	31,500	21,406
	파나마스	12,000	▼ -1,750	12,050	18,750	15,202	15,250	30,750	22,072
	수프라막스	13,625	-	12,438	18,625	15,131	14,375	33,250	22,832
	핸디	12,000	-	9,750	15,500	12,512	12,375	29,000	20,387
건화물선 시장(FFA)									
		'25년 1월물		'25년 1분기물		2025년물		2026년물	
		12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비	12월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	10,602	▼ -1,174	11,016	▼ -768	17,756	▼ -402	17,844	▼ -387
	파나마스(5TC)	8,879	▼ -474	9,900	▼ -436	11,536	▼ -368	11,391	▼ -357
	수프라막스(10TC)	8,859	▼ -52	9,436	▼ -95	10,634	▼ -176	10,487	▼ -232
	핸디(7TC)	10,076	▲ 351	9,923	▲ 89	10,562	▼ -117	10,048	▼ -257

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값
자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(달러/톤)

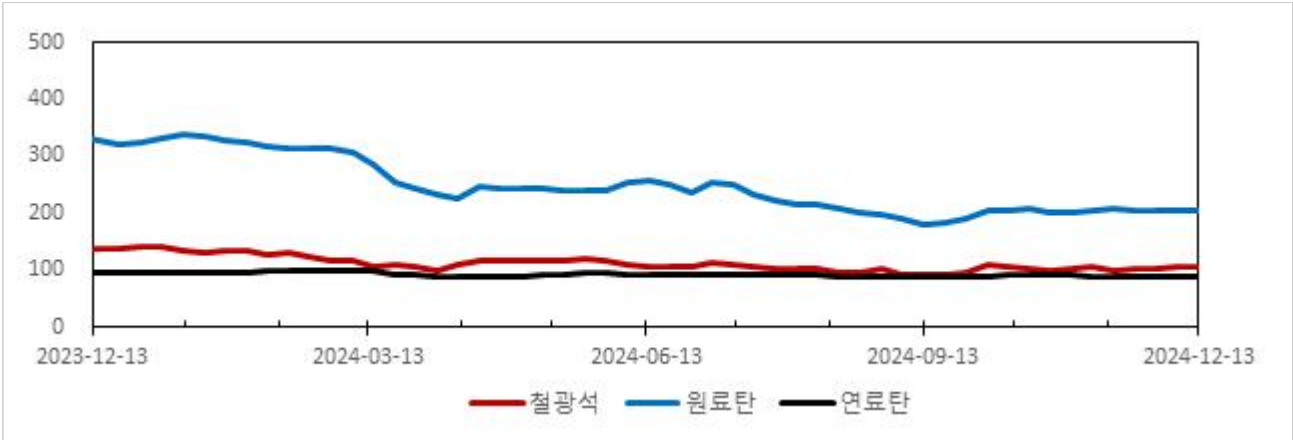
구분	2024년		전주 대비 차이				2023년			
	12월 2주	전주 대비					12월 2주	연평균	최저	최고
철광석	106.4	105.9	▲	0.5	0.5	%	136.3	120.5	117.9	123.1
원료탄	204.8	202.9	▲	1.9	0.9	%	326.8	305.4	303.6	307.3
연료탄	87.1	87.8	▼	-0.6	-0.7	%	94.5	135.6	134.2	136.9
대두	364.8	363.6	▲	1.2	0.3	%	484.8	519.8	460.2	573.9
옥수수	171.2	167.5	▲	3.7	2.2	%	189.6	259.8	258.9	260.6

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

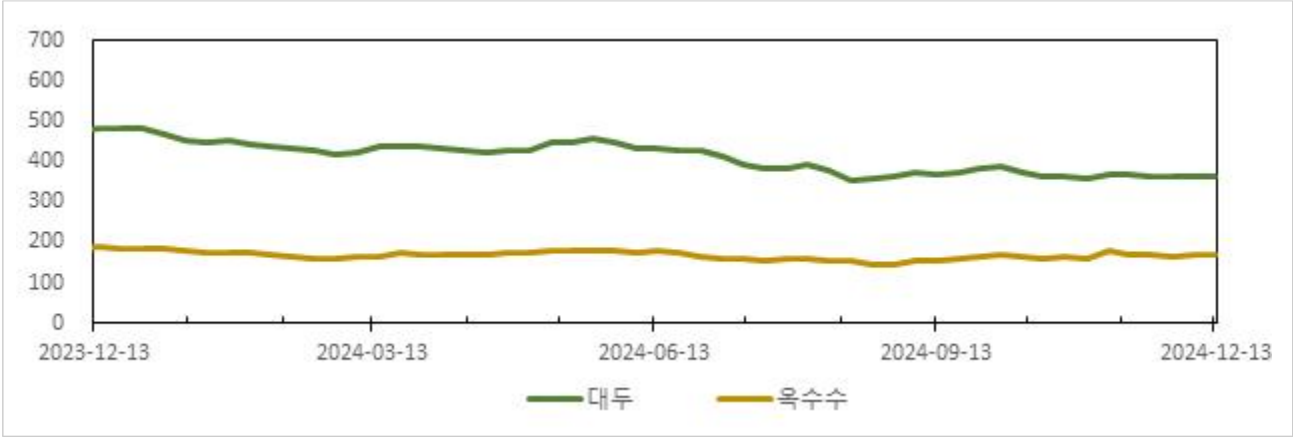
(달러/톤)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(12월 1주) 대비 17.9% 하락한 11,489달러/일을 기록함

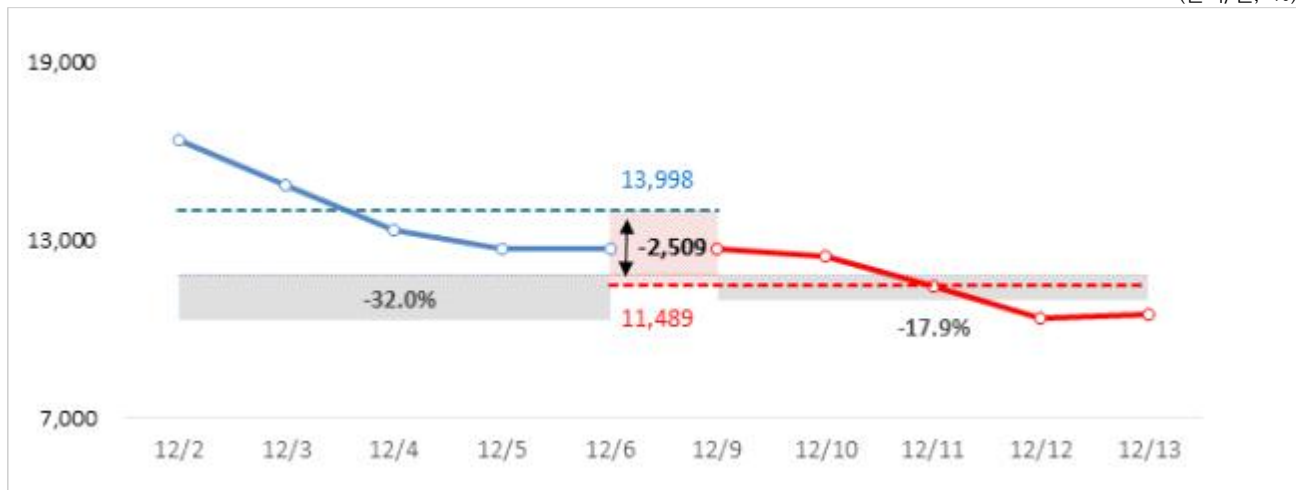
- 선박 공급 과잉으로 인해 운임에 하방 압력이 지속되고 있음

(동향) 발레사 저품질 철광석 생산 증가 예고, 중국 항만 재고량 높은 수준 유지

- 발레사가 철광석 공급 과잉에 따른 가격 압박에도 불구하고 2025년 올해와 유사한 수준의 생산량을 유지할 계획임을 밝힘. 다만 전세계적인 탈탄소 움직임에도 불구하고 시장에 저품질 철광석에 대한 수요가 증가하고 있어 이에 대응할 것이라고 밝힘
- 중국의 항만 재고량은 1억 5,070만 톤으로 전주 대비 0.2% 소폭 증가함(12월 12일 기준). 또한 국내 제철소의 유지보수 작업이 마무리되면서 생산량이 증가하고 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이	
BCI		1,385	1,688	▼	-302 -17.9%
스팟운임(5TC)		11,489	13,998	▼	-2,509 -17.9%
용선료	6개월	16,900	17,700	▼	-800 -4.5%
	1년	18,850	19,000	▼	-150 -0.8%
	5년	18,500	19,025	▼	-525 -2.8%
FFA	11월물	10,602	11,776	▼	-1,174 -10.0%
	'25년 1분기물	11,016	11,783	▼	-768 -6.5%
	'25년	17,756	18,158	▼	-402 -2.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

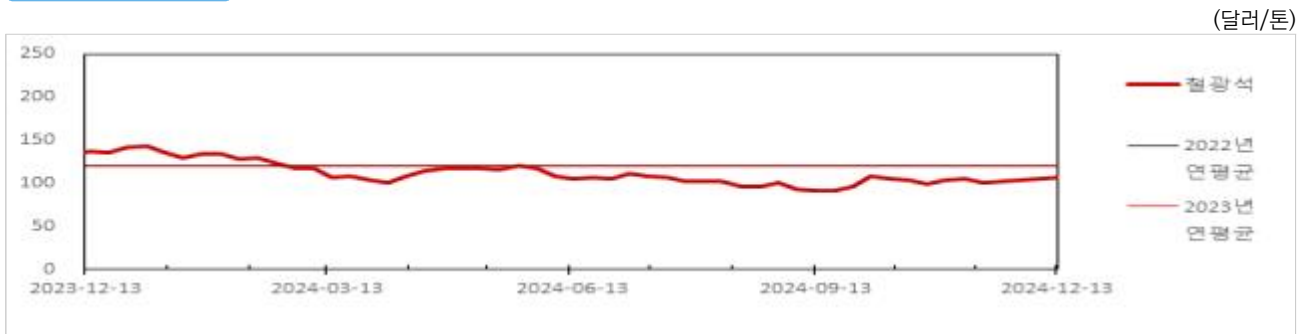
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.5% 상승한 106.4달러/톤 기록

철광석 가격 추이



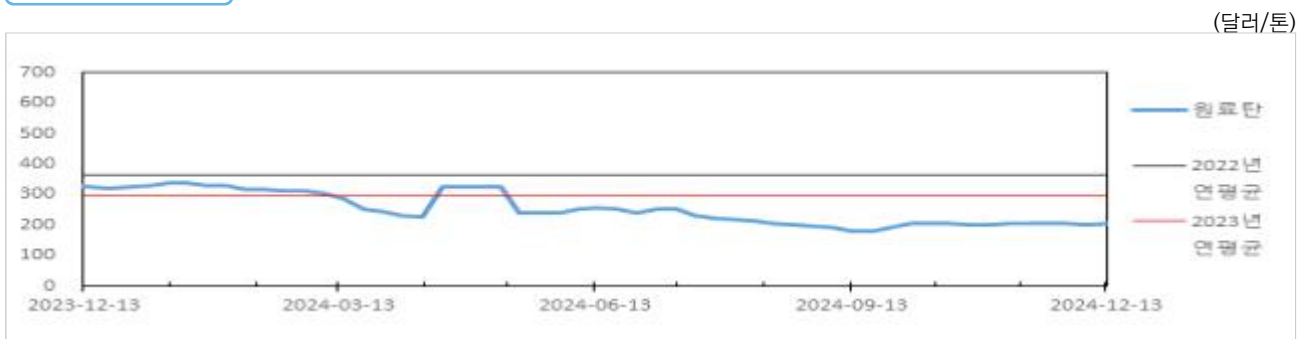
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.9% 상승한 204.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

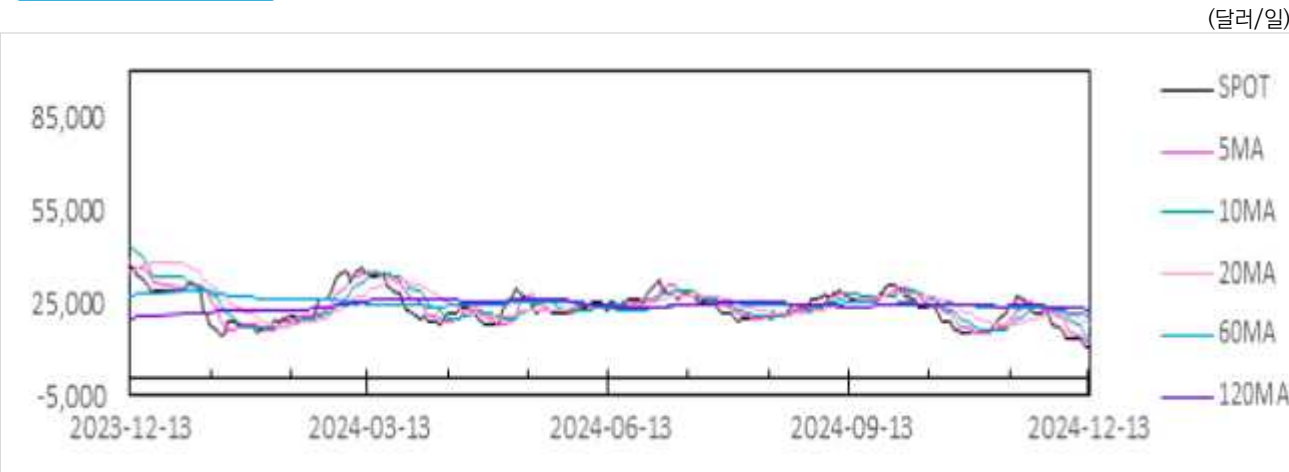


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나마스선-동향분석

파나마스선

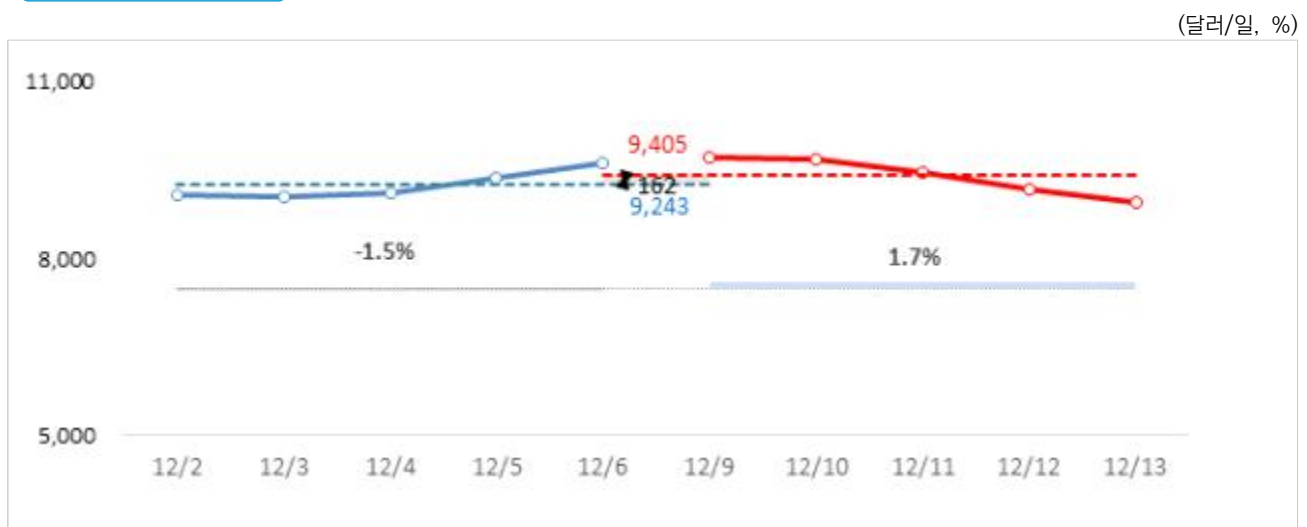
(운임) 전주 대비 1.7% 상승한 9,405달러/일 기록

- 중국의 높은 석탄 재고와 이례적인 포근한 겨울 날씨로 인해 석탄 수입 수요가 둔화함

(동향) 11월 러시아 곡물 수출량 전년 동기 대비 39.5% 증가

- 러시아의 11월 곡물 수출량은 480만 톤을 기록하며 전년 동기 대비 39.5% 증가한 것으로 파악됨
- 외신에 따르면 러시아 정부가 2025년 2월 15일부터 6월 30일까지 밀 수출에 대한 쿼터 도입을 검토 중인 것으로 파악됨. 이는 지난해 2,900만 톤에서 2배 이상 줄어든 1,100만 톤으로 설정될 예정임. 보리, 옥수수 등의 수출은 사실상 금지될 것이라고 부연함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이		
BPI		1,045	1,027	▲	18	1.8 %
스팟운임(5TC)		9,405	9,243	▲	162	1.7 %
용선료	6개월	12,250	14,000	▼	-1,750	-12.5 %
	1년	12,000	13,750	▼	-1,750	-12.7 %
	5년	12,000	12,675	▼	-675	-5.3 %
FFA	11월물	8,879	9,353	▼	-474	-5.1 %
	'25년 1분기물	9,900	10,336	▼	-436	-4.2 %
	'25년	11,536	11,903	▼	-368	-3.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

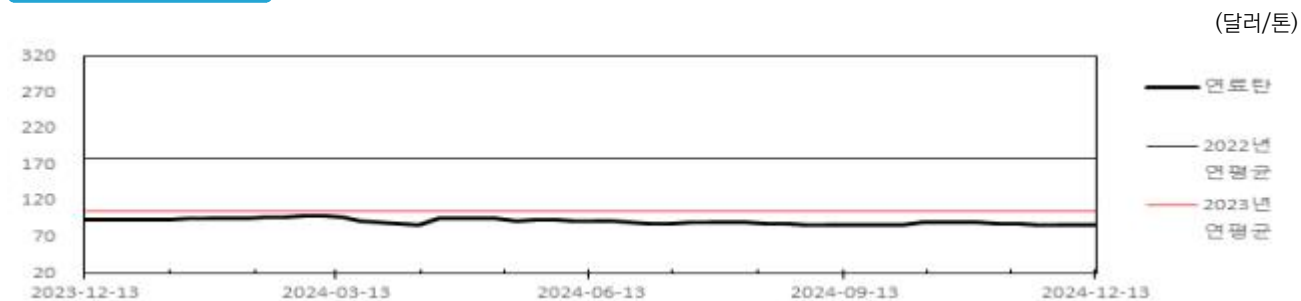
▲ 상승 ▼ 하락 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.7% 하락한 87.1달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



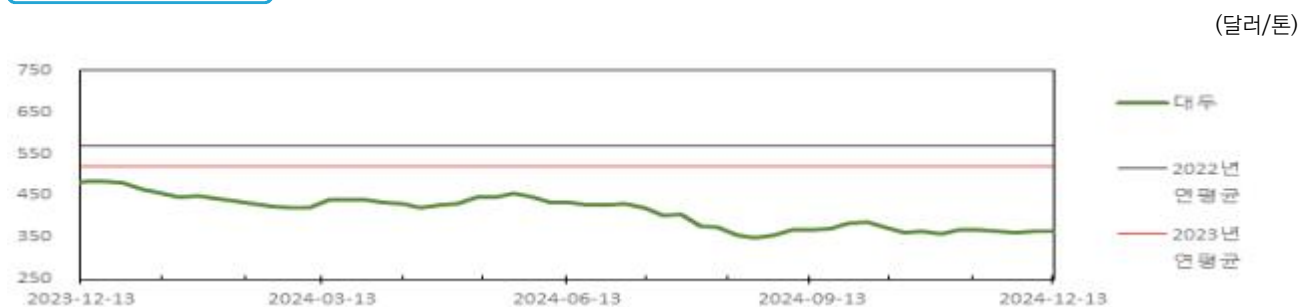
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이
11월 3주	87.9	▼ -0.4 -0.4 %
11월 4주	87.6	▼ -0.4 -0.4 %
12월 1주	87.8	▲ 0.2 0.3 %
12월 2주	87.1	▼ -0.6 -0.7 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.3% 상승한 364.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



(달러/톤)

구분	대두 가격	전주대비차이
11월 3주	364.5	▼ -3.2 -0.9 %
11월 4주	362.6	▼ -1.9 -0.5 %
12월 1주	363.6	▲ 1.0 0.3 %
12월 2주	364.8	▲ 1.2 0.3 %

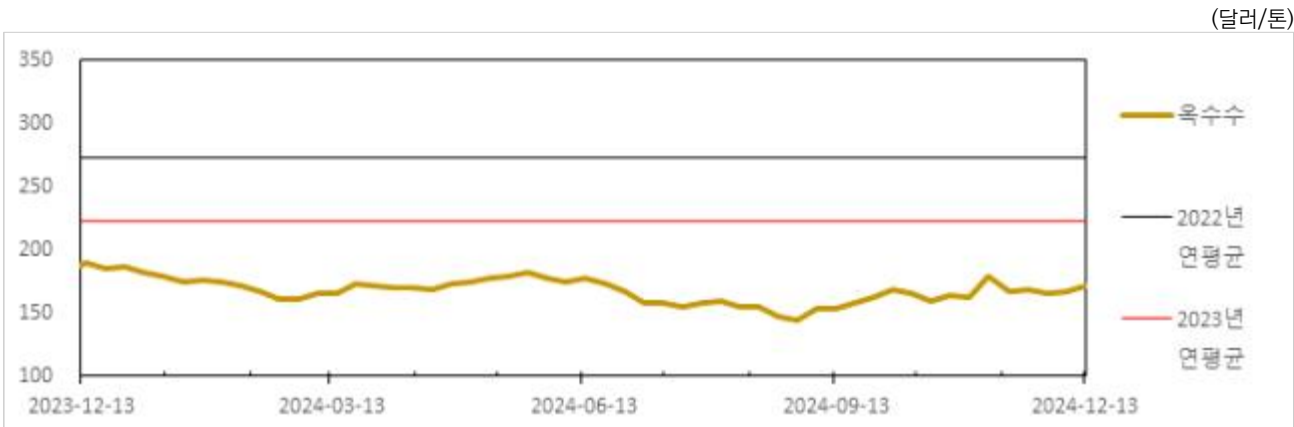
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

Ⅰ 옥수수 가격 : 전주 대비 2.2% 상승한 171.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



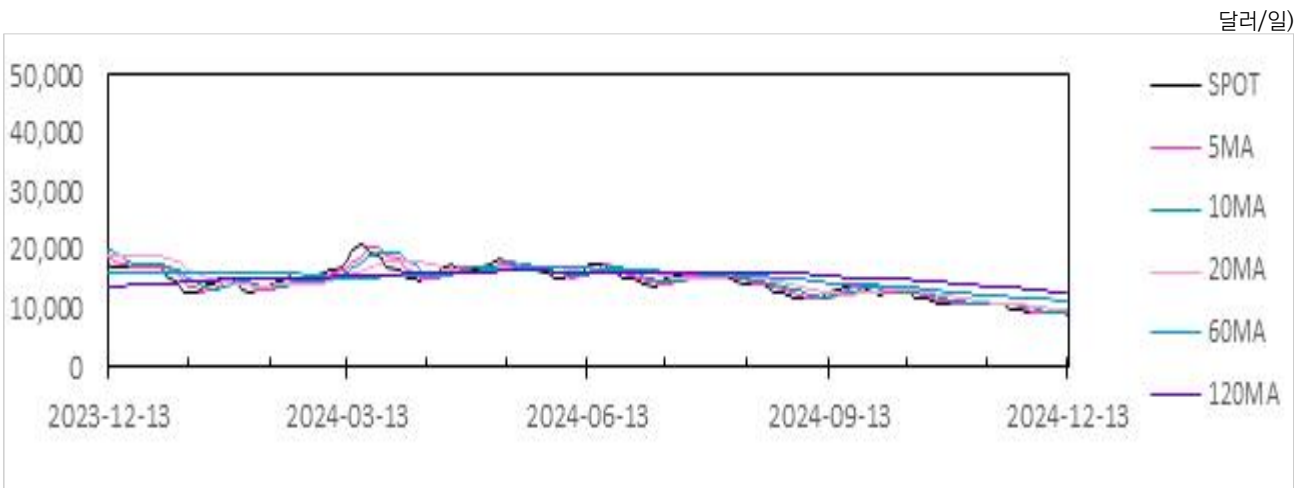
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
11월 3주	168.4	▲ 0.9	0.5	%
11월 4주	165.7	▼ -2.7	-1.6	%
12월 1주	167.5	▲ 1.8	1.1	%
12월 2주	171.2	▲ 3.7	2.2	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

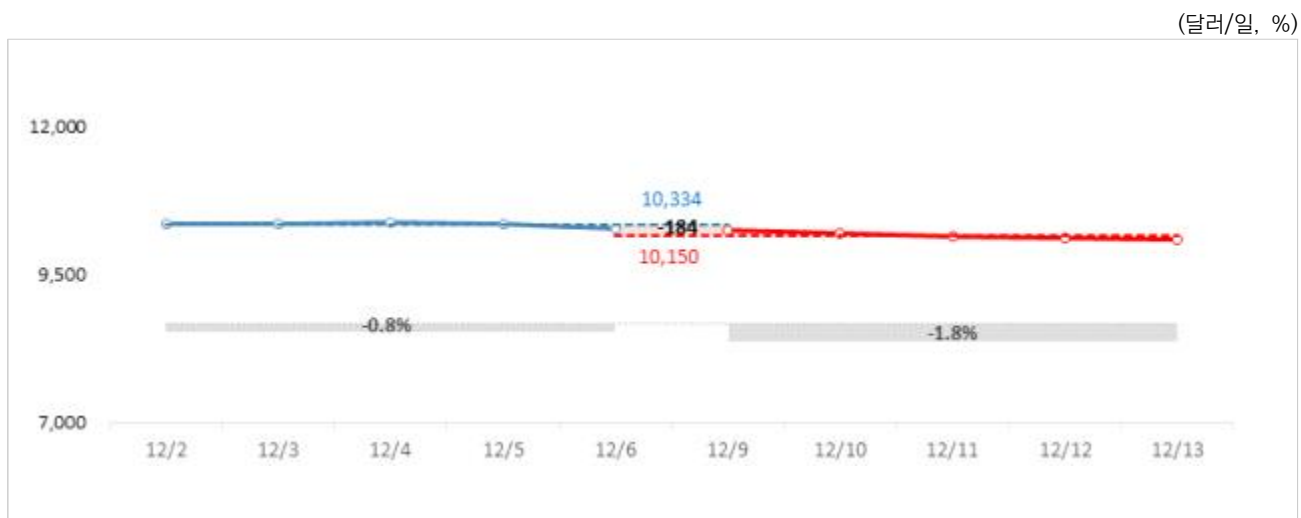
(운임) 전주 대비 1.5% 하락한 10,150달러/일 기록

- 선박 공급이 수요를 상회하며 운임에 하방 압력을 가하고 있음

(동향) 인도네시아 2040년까지 석탄 의존도 줄이고 신재생에너지 비중 확대 계획

- 외신에 따르면 인도네시아 정부가 2040년까지 석탄에 대한 의존도를 점진적으로 줄여나갈 것이며, 2040년까지 발전용량 103GW 규모의 발전소를 건설할 계획이며, 이 중 75%는 재생 가능 에너지를 활용할 예정임
- 한편 인도네시아는 석탄 화력 발전에 크게 의존하고 있으며, 2024년 9월 기준 전국 201개의 석탄 화력 발전소 중에 46.3%에 해당하는 93개소가 자가소비용 석탄 생산업체(Captive coal miner)로 운영되고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		12월 2주	12월 1주	전주대비차이	
BSI		964	979	▼ -15	-1.5 %
스팟운임(10TC)		10,150	10,334	▼ -184	-1.8 %
용선료	6개월	14,000	14,125	▼ -125	-0.9 %
	1년	13,625	13,625	- -	- %
	5년	14,500	14,500	- -	- %
FFA	11월물	8,859	8,911	▼ -52	-0.6 %
	'25년 1분기물	9,436	9,531	▼ -95	-1.0 %
	'25년	10,634	10,809	▼ -176	-1.6 %

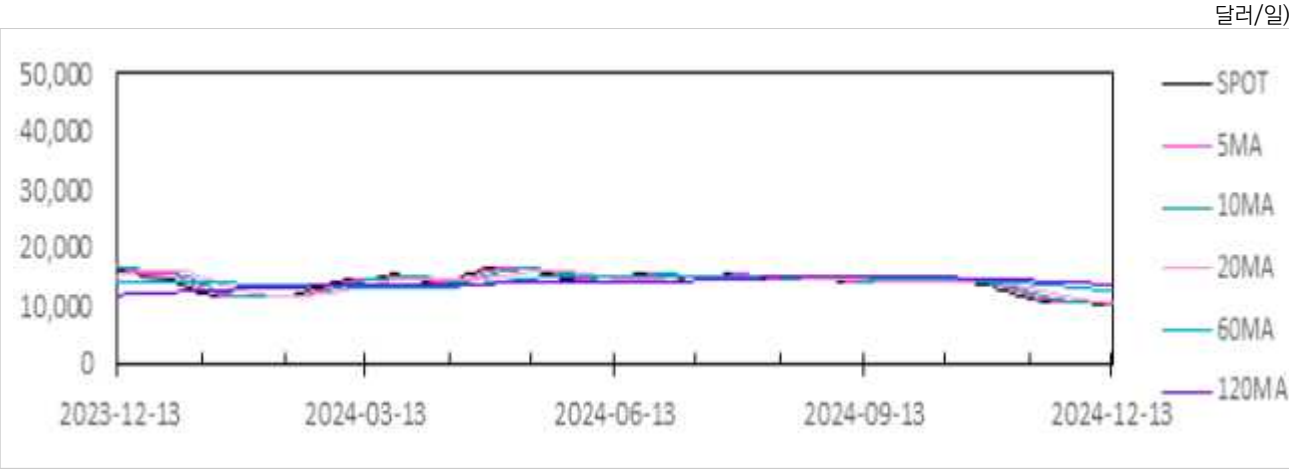
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

김병주 전문연구원 | bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628

1 동향분석

■ 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 128p 상승한 2,384p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 항로 운임이 큰 폭으로 인상되며 상승추세 이어가

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 항로 운임의 일괄운임인상(GRI)으로 인해 큰 폭의 운임 인상을 기록하여 3주 연속 상승

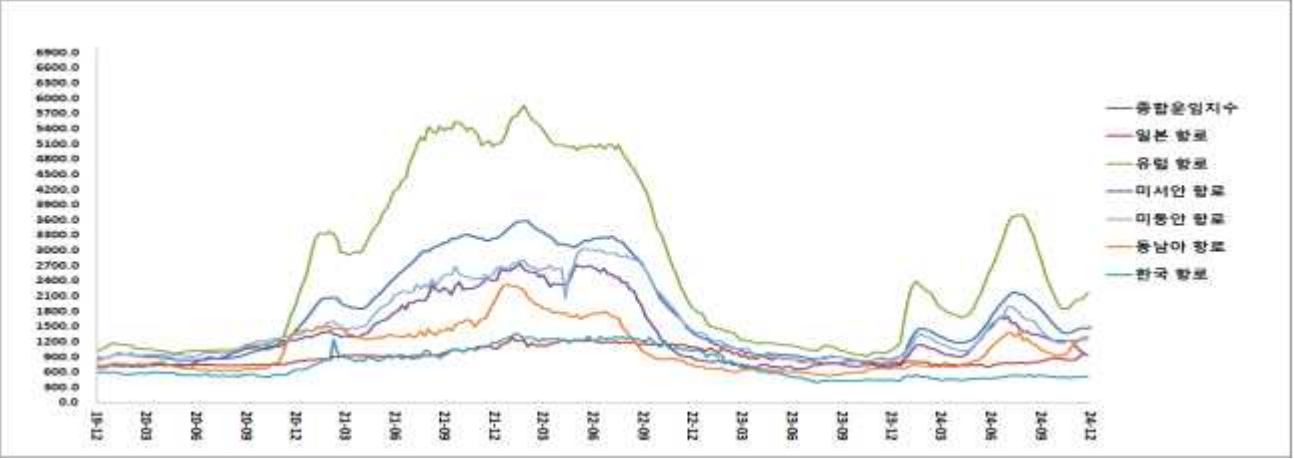
(현황) 중국발 물량 상승과 파업 리스크 및 기후 영향 등으로 운임 상승

○ 아시아-북미 서부 항로 운임은 중국 춘절 이전 물량 증가가 15일부 GRI에 긍정적인 요인으로 작용함. 미 동부 항만 파업 리스크로 인해 미 서부로의 물량 전환 추세에 따라 추가 운임 인상 가능성이 있음

○ 인트라 아시아 항로 운임은 동절기 기상 영향 등으로 인한 모선 지연 발생 및 중국발 연말 물량 증가로 인해 운임이 상승함

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		12월 2주	전주대비	2024년			2023년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	2384	128	1,731	3,734	2,510	887	1,760	1,006
		유럽항로	2963	-67	1,943	5,051	3,140	562	2,694	882
		미서안항로	4023	714	2,775	8,103	5,013	1,148	2,553	1,607
		미동안항로	5494	570	3,931	9,945	6,489	2,010	3,559	2,529
		한국항로	138	0	138	172	154	131	238	161
		일본항로	307	-2	297	309	303	306	927	337
		동남아항로	725	43	259	753	478	140	208	173.8

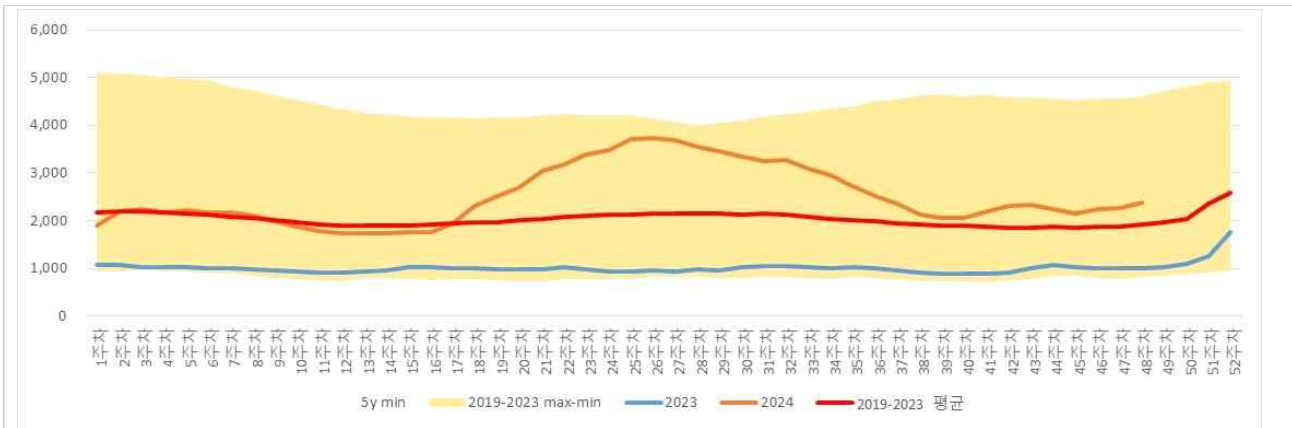
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



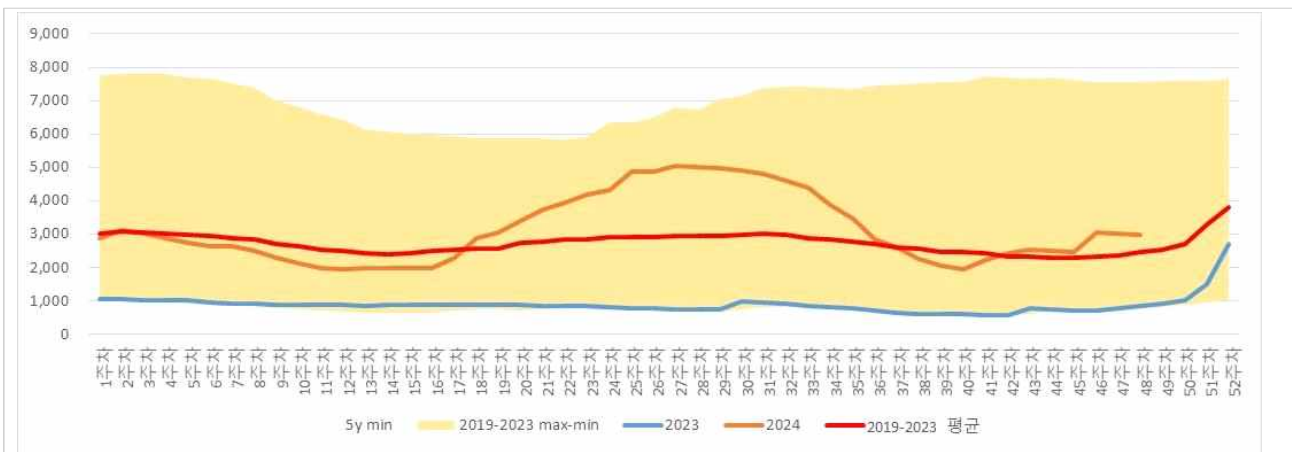
2 운임전망

| 12월 3주('24.12.16~'24.12.20)

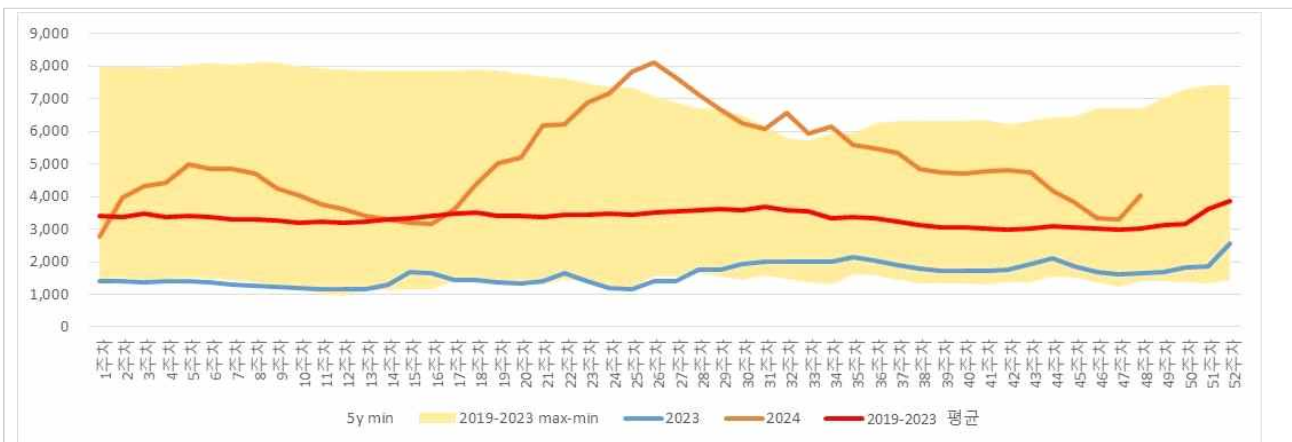
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





4. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 3.7p 하락한 39.7를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락세를 보임

(달러/톤)

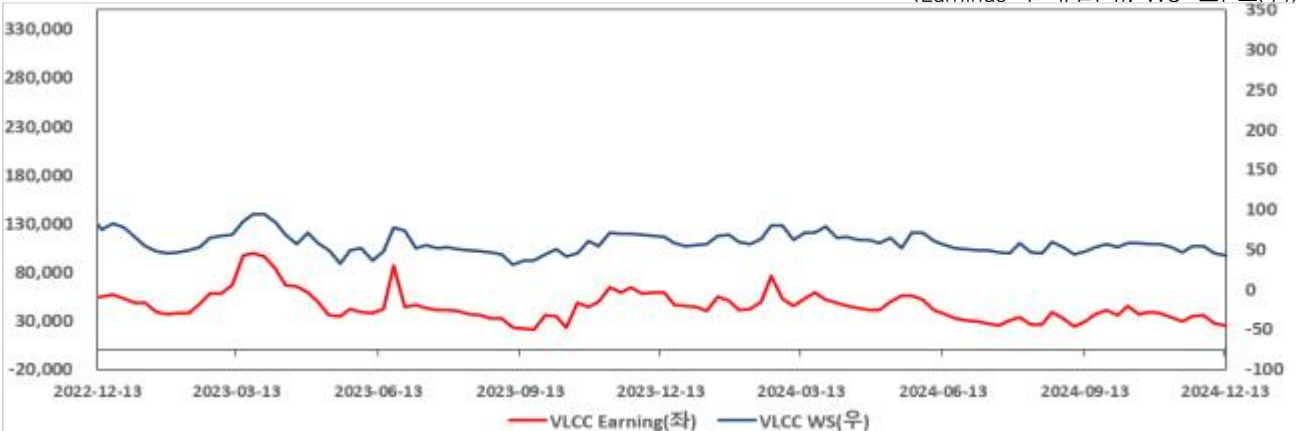
구분	12월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	39.7	▼	3.7	8.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	28.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	38.0	▼	5.0	11.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	47.0	▼	2.0	4.1 %

(동향) 수요 정체 현상 장기화 되며 저운임 장세 심화, WS 40 이하로 하락하면서 연중 최저 수준 기록

- 유조선 시장은 중동지역을 중심으로 수요 정체에 따른 선박 수급 불균형이 지속되며 WS가 연중 최저치를 경신하는 등 저시황 국면이 이어지고 있음
- 오는 16일, EU는 외무 장관회의 개최를 통해 러시아산 원유를 수출하는 ‘그림자 선대’ 약 45척에 대한 15차 제재와 새로운 블랙리스트를 승인할 계획으로 알려짐. 미국 바이든 행정부 또한 러시아산 원유 수출에 대한 추가적인 제재에 돌입할 것으로 파악되면서 향후 원유시장의 공급망 재편과 시황 변동성이 확대될 수 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 2주	전주대비	2024년			2023년		
유조선 시장(현물)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국	운임지수	40	-3	40	80	58	31	94	57
항로(TD3C)	평균 수익	19,235	-3,162	18,626	74,778	35,432	2,945	97,526	36,033
VLCC	1년 용선료	37,750	-1,500	37,750	48,500	45,970	36,500	50,000	41,303

자료: Clarkson

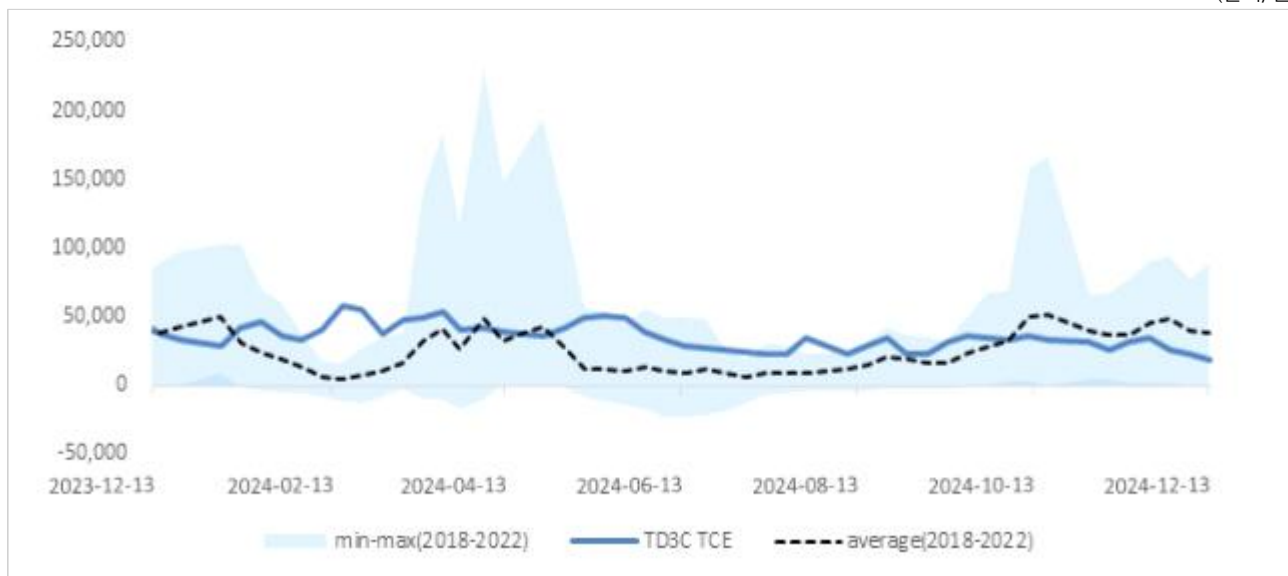


1 유조선-기술분석

중동-중국 항로는 하락세가 계속되면서 올해 최저치를 기록함

VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)

(달러/일)

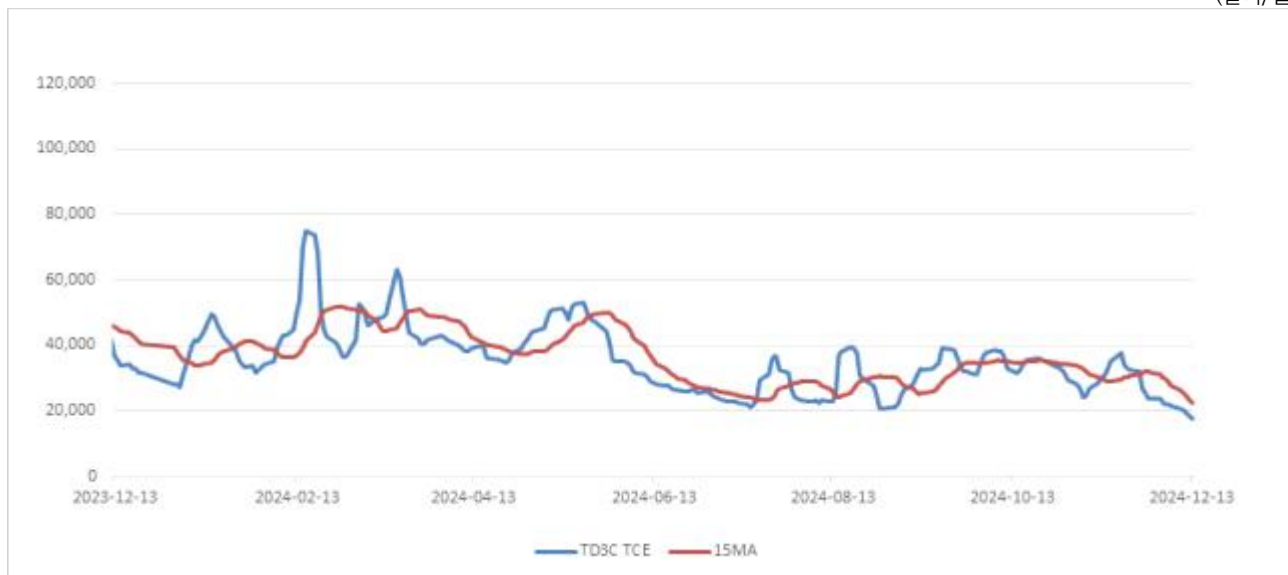


자료: Clarkson

수익 추세선은 하락세가 심화되면서 저운임 시황이 지속되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 금주 석유제품선 WS는 전주 대비 5.2p 상승한 129.0을 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 약보합세를 보임

(달러/톤)

구분	12월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	129.0	▲	5.2	4.2 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	105.0	▼	5.0	4.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	110.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	-	0	0 %

(동향) 전주까지 운임시장 상승보합세 나타냈으나, 수요 둔화로 인한 가용 선박 누적으로 시장 하락 전환

- 석유제품선 시장은 중동지역을 중심으로 동절기 진입에 따른 계절적 요인으로 강보합세를 지속했으나, 지난주부터 다시 수요 둔화로 인한 물동량 부진 현상이 발생하면서 운임시장은 하락 추세로 전환함
- 중국 정부가 수출되는 석유정제품에 대한 세금 환급을 줄이기로 결정하면서 내년 1분기를 기점으로 중국 석유제품 수출이 감소할 것으로 전망되면서 이는 물동량 감소로 이어져 시장에 추가적인 하락 압력을 가할 수 있을 것으로 분석됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		12월 2주	전주대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	129	5	119	348	203	139	266	187
	평균 수익	15,037	381	11,218	59,894	30,372	15,516	50,916	29,371
MR	1년 용선료	20,000	-1,500	20,000	41,750	27,963	24,000	31,250	26,832

주: 인도-극동(Pacific Basket) 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

자료: Clarkson

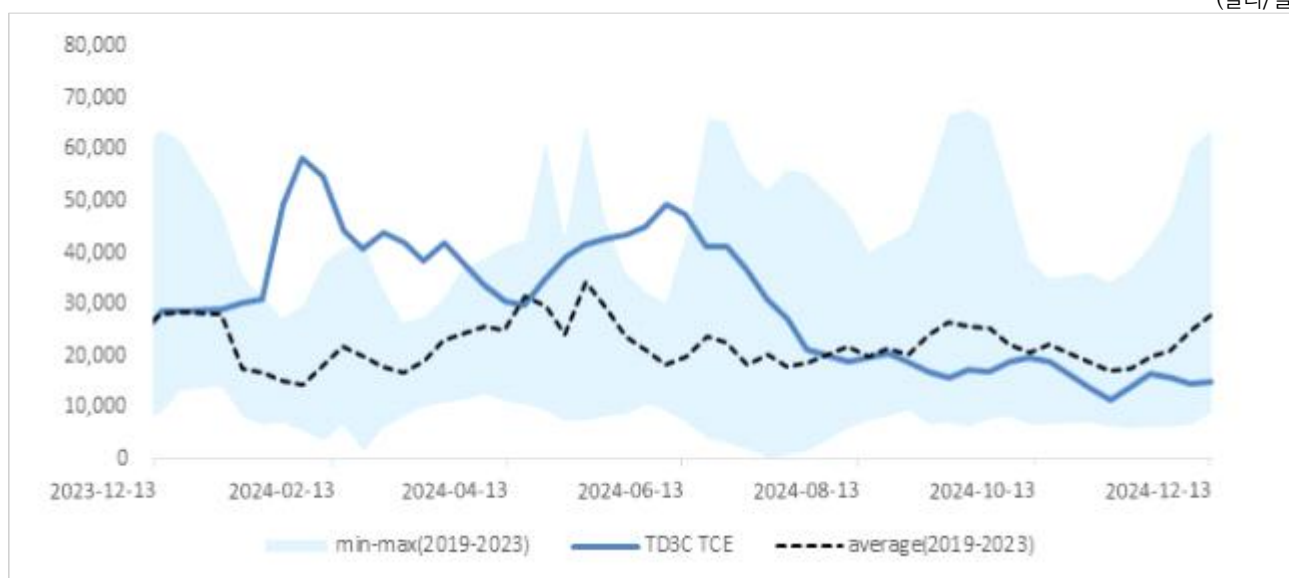


2 석유제품선-기술분석

I 수익 추세선은 전주와 비슷한 양상을 유지하고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

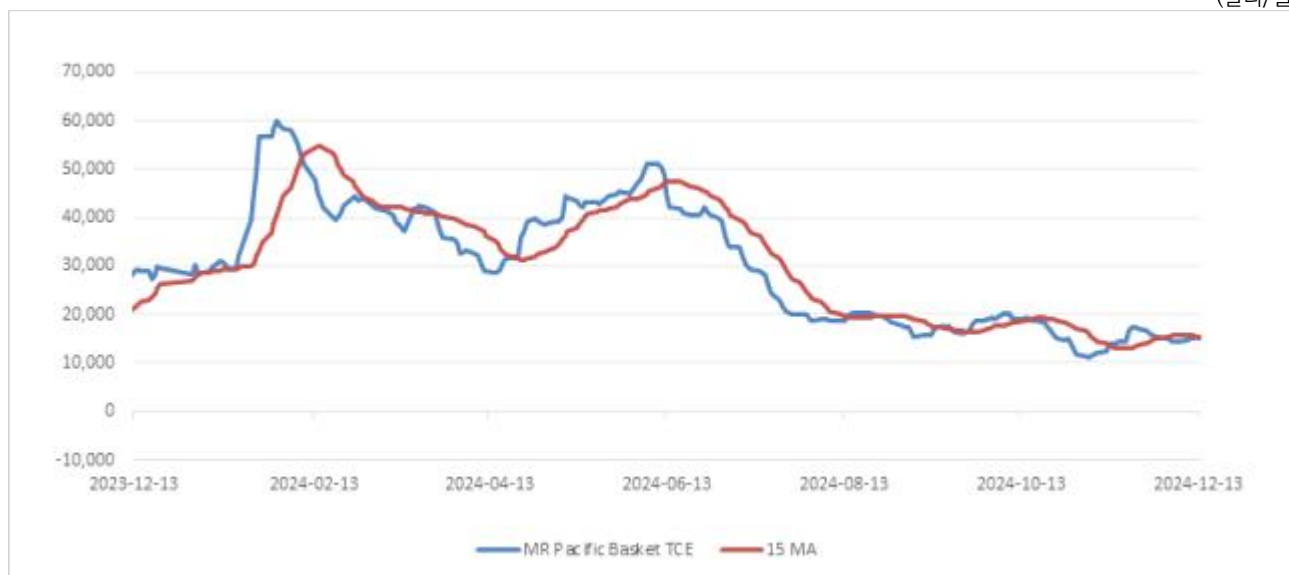


자료: Clarkson

I 수익 추세선은 전주와 유사한 흐름으로 약보합세가 이어짐

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 31.5p로 전주 대비 0.3p 하락함

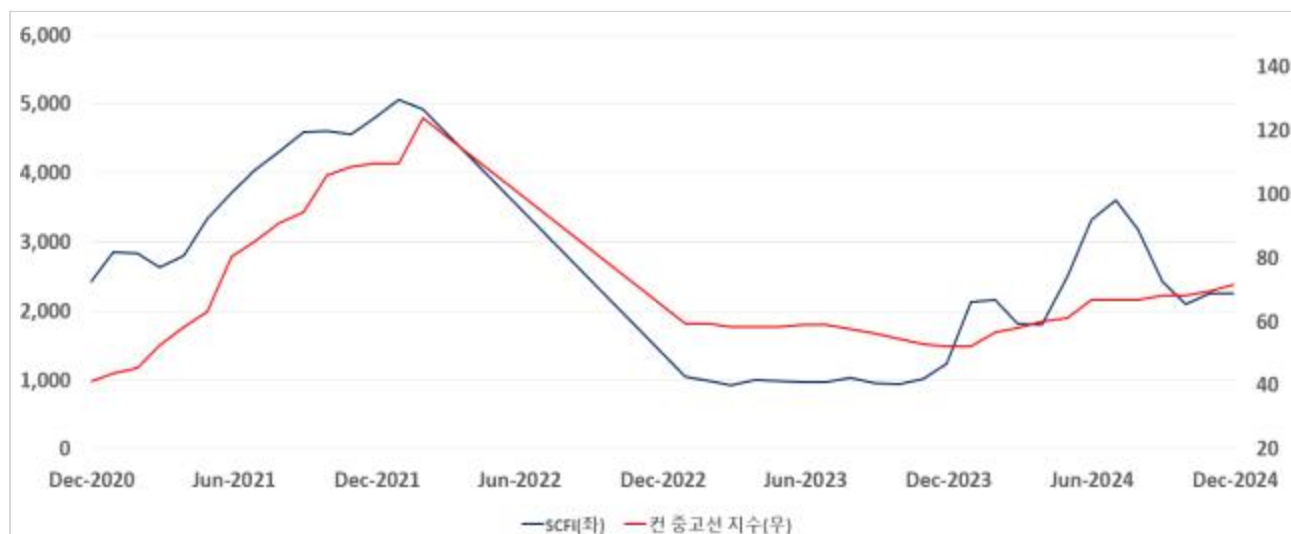
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 10년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

컨테이너선 중고선가 지수는 71.6p로 전월 대비 2.1p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



거래실적					(‘24.12.01~‘24.12.16)			
선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Ro-Ro	Aurora	1991	1,600	Lane m.	2024-12-13		Navimag Ferries	Clients of Godby Shipping
Offshore	ASL Leo	2015	6,090	HP	2024-12-12		ASL Marine Holdings	Undisclosed interests
Tanker	DHT Scandinavia	2006	317,420	DWT	2024-12-12	43.40	DHT Managemen t	Undisclosed interests
Bulk	JPS Barcelona	2010	55,783	DWT	2024-12-12	12.00	Samartzis Maritime	Undisclosed interests
Bulk	Zampa Blue	2011	178,459	DWT	2024-12-12	30.00	Meiji Shipping	Undisclosed interests
Container	Cape Male*	2009	2,758	TEU	2024-12-11		Schoeller Holdings	Clients of MSC
Container	Cape Moss*	2011	2,758	TEU	2024-12-11		Schoeller Holdings	Clients of MSC
Container	Gabriela A	2005	2,702	TEU	2024-12-09	19.30	Castor Maritime	Chinese interests
Tanker	Cap Felix*	2008	158,765	DWT	2024-12-09	119.49	Euronav	Clients of Bocimar NV
Tanker	Cap Victor*	2007	158,853	DWT	2024-12-09		Euronav	Clients of Bocimar NV
Tanker	Selena*	2007	149,999	DWT	2024-12-09		Euronav	Clients of Bocimar NV
Pass.	Ying Zhou 2*	2012			2024-12-07	0.01	Unknown Chinese	Chinese interests
Pass.	Ying Zhou 3*	2012			2024-12-07		Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	Summer Lady	1999	72,083	DWT	2024-12-06	6.00	AIMS Shipping	Middle Eastern interests



Gas C'rier	Bashundhara LPG Challenger	2003	82,200	cu.m.	2024-12-04	53.00	Bashundhara LP Gas	Clients of Siam Lucky Marine
Offshore	Pride	2014	130	LOA	2024-12-04		FTAI Pride	Undisclosed interests
Dry Genl	Shui Yang Jiang 6908	2011			2024-12-04	0.15	Unknown Chinese	Chinese interests
Bulk	K. Confidence	2013	181,488	DWT	2024-12-03	34.50	SK Shipping	Undisclosed interests
Bulk	K. Victory	2012	181,500	DWT	2024-12-03	32.50	SK Shipping	Undisclosed interests
Bulk	OTSL Artemis	2008	177,030	DWT	2024-12-03	24.00	Ocean Treasure Shpg	Undisclosed interests
TankChem	Songa Breeze	2009	19,998	DWT	2024-12-03	24.00	Arne Blystad AS	Chinese interests
Dry Genl	Yu Xin Huo 11088	2011			2024-12-03	1.04	Unknown Chinese	Chinese interests
Container	Sparkle	2009	2,553	TEU	2024-12-02	23.00	Mitsui OSK Lines	Clients of MSC
Bulk	Uni Challenge*	2012	29,078	DWT	2024-12-02	22.00	Uni-Asia Shpg (HK)	Undisclosed interests
Bulk	Victoria Harbour*	2011	29,100	DWT	2024-12-02		Uni-Asia Shpg (HK)	Undisclosed interests
Offshore	Seacor 88*	2013	6,961	HP	2024-12-02	22.50	Seacor Marine	Undisclosed interests
Offshore	Seacor 888*	2013	6,961	HP	2024-12-02		Seacor Marine	Undisclosed interests



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2024.12.16 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	12월 평균	2024년			2023년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	114	-1	115	106	116	114	98	105	100
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	30	0	30	15	30	25	15	21	19

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	36	0	36	35	37	36	33	35	34
유조선 VLCC	129	0	129	128	131	129	120	128	125
컨테이너선 Sub-Panamax	43	0	43	41	43	42	41	43	42

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	443	-14	450	407	522	471	367	592	471
	Singapore	457	-2	457	439	536	485	378	580	470
	Korea	495	-4	497	475	563	516	439	583	501
	Hong Kong	485	-11	490	456	568	501	421	577	491
VLSFO	Rotterdam	505	3	503	502	615	557	514	631	570
	Singapore	548	-6	551	548	657	613	554	705	622
	Hong Kong	573	-18	582	573	680	622	574	703	635

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			130	165	149
연료탄 (\$/Tonne)	국제價				-			98	133	114
	중국産				-			119	149	136
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			225	371	288
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	988	-6	991	957	1,277	1,106	1,253	1,544	1,391
	밀(국제)	552	-5	555	524	700	580	542	792	651

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		1월	2월	3월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계	
ASEAN	수출	8,779	8,556		17,335	109,153	124,889	108,826	
	수입	7,475	6,206		13,681	78,027	82,529	67,705	
NAFTA	수출	12,256	11,669		23,925	136,373	130,259	113,907	
	수입	7,487	6,561		14,048	85,103	98,901	87,472	
EU	수출	6,566	6,198		12,764	74,145	74,413	69,576	
	수입	4,798	5,311		10,110	73,009	73,966	71,740	
BRICs	수출	13,137	12,341		25,478	154,149	187,108	194,151	
	수입	14,368	11,549		25,918	168,677	189,991	173,284	

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함